

ELBTAL 2040

Chancen und Potenziale für die Regionalentwicklung im Elbtal
durch die Neubaustrecke Dresden-Prag

D.T3.2.2

Version 2.0
24 06 2022

Sächsisches Staatsministerium für Regionalentwicklung /
Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden-Prag EVTZ





INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	3
2. WIRKUNGEN DER NEUBAUSTRECKE DRESDEN-PRAG	4
2.1. Aktuelle Situation des Schienengüterverkehrs im Elbtal	4
2.2. Die Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag	5
2.3. Mögliche Wirkungen und Perspektiven	6
3. CHANCEN FÜR DIE REGIONALE ENTWICKLUNG	8
4. AUSBLICK - WEITERE ASPEKTE UND FRAGESTELLUNGEN	10



1. EINLEITUNG

Unter der Überschrift „Elbtal 2040“ haben sich die Partner des Projektes CORCAP zu Chancen für die gemeinsame Regionalentwicklung in der sächsisch-tschechischen Grenzregion ausgetauscht, die mit der Neubaustrecke Dresden-Prag verbunden sind. Der Zeithorizont 2040 wurde unter Berücksichtigung der zu erwartenden Inbetriebnahme der Neubaustrecke gewählt.

Dazu wurde ein grenzüberschreitender Dialog initiiert und erfolgreich gestartet, um einzugrenzen, welche konkreten Themen in diesem Zusammenhang in den kommenden Jahren als vordringlich und relevant angesehen werden. Ausgangspunkt war ein gemeinsames Arbeitspapier vom Juli 2021, durch das mögliche Fragestellungen für die weitere Diskussion skizziert wurden:

a) Perspektiven für Tourismus, Naherholung und Wohnen

- Wenn das Elbtal im Abschnitt Heidenau-Ústí nad Labem (und nachfolgend auch im Abschnitt Ústí nad Labem-Lovosice/Litoměřice) vom Schienenlärm entlastet wird - welche neuen Perspektiven ergeben sich für den Tourismus und die Kur- und Erholungsorte im Elbtal? Welche Zusammenhänge und Wechselwirkungen gibt es mit touristischen Zielregionen in der Umgebung?
- Wenn das Elbtal besser (komfortabler) und häufiger im grenzüberschreitenden Regionalverkehr erschlossen wird - welche Perspektiven ergeben sich für einen klima-, natur- und sozialverträglichen Tourismus? Welche Zusammenhänge bestehen zum Radtourismus, zur Naherholung und zur Erschließung von ökologischen Schutzgebieten und Reservaten?
- Welche Perspektiven ergeben sich für das Wohnen im Elbtal, wenn die Lärmbelastung durch Schienenlärm (insbesondere in den Nachtstunden) sinkt und sich die Erschließungsqualität durch bessere und häufigere Angebote im öffentlichen Verkehr zugleich verbessert?

b) Inwertsetzung der Elbe-Wasserstraße

- Welche Entwicklungen sind hinsichtlich der Entwicklung des Güterverkehrs auf der Elbe-Wasserstraße denkbar? Welche Zielvorstellungen gibt es in Deutschland und in der Tschechischen Republik, und welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit die Elbe für den Güterverkehr besser genutzt werden kann? Und was bedeutet das für die Hafenstandorte zwischen Ústí nad Labem und Dresden - wie könnten oder sollten sich diese entwickeln?
- Welche Chancen ergeben sich für den Wassertourismus im Elbtal? Welche Potenziale werden bereits heute genutzt, wo können neue Perspektiven entwickelt werden?

c) Nutzung städtebaulicher Potenziale

- Welche Chancen ergeben sich für die Entwicklung der Städte und Gemeinden im Elbtal? Welche vorrangigen Funktionen - Wohnen, Versorgung, Arbeit, Erholung - werden gestärkt, und welche Schlussfolgerungen und Empfehlungen können daraus abgeleitet werden?
- Falls bereits erkennbar - wo sind Maßnahmen und Vorkehrungen zur Flächensicherung erforderlich, wo bestehen Chancen und Möglichkeiten zur Renaturierung, Umnutzung und zur Neuentwicklung von Flächen?

Zusätzlich wurden umfangreiche Daten und Informationen zu den Wirkungen der Neubaustrecke Dresden-Prag auf den grenzüberschreitenden Schienengüter- und -personenverkehr bereitgestellt, die als Hintergrundinformationen in den Diskussionsprozess eingeflossen sind.

2. WIRKUNGEN DER NEUBAUSTRECKE DRESDEN-PRAG

2.1. Aktuelle Situation des Schienengüterverkehrs im Elbtal

Für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr entlang des TEN-T Korridors Orient/East-Med ist der Streckenabschnitt Dresden-Prag eine wichtige Verbindung für Deutschland und die Tschechische Republik, sowie für die benachbarten Länder in Mittel- und Südosteuropa.

Die bestehende Bahnstrecke Dresden-Prag folgt weitestgehend dem Verlauf der Elbe. Im grenzüberschreitenden Abschnitt zwischen den Städten Pirna und Děčín ist die Bahnstrecke zweigleisig, dieser wird bereits heute durch den Personennah- und Fernverkehr sowie durch eine stetig wachsende Zahl von Güterzügen stark genutzt. Im Jahr 2016 lag die Auslastung dieses Abschnitts bei über 82 % und ist damit der am zweithäufigsten genutzte Grenzübergang für den Schienengüterverkehr in Deutschland.¹

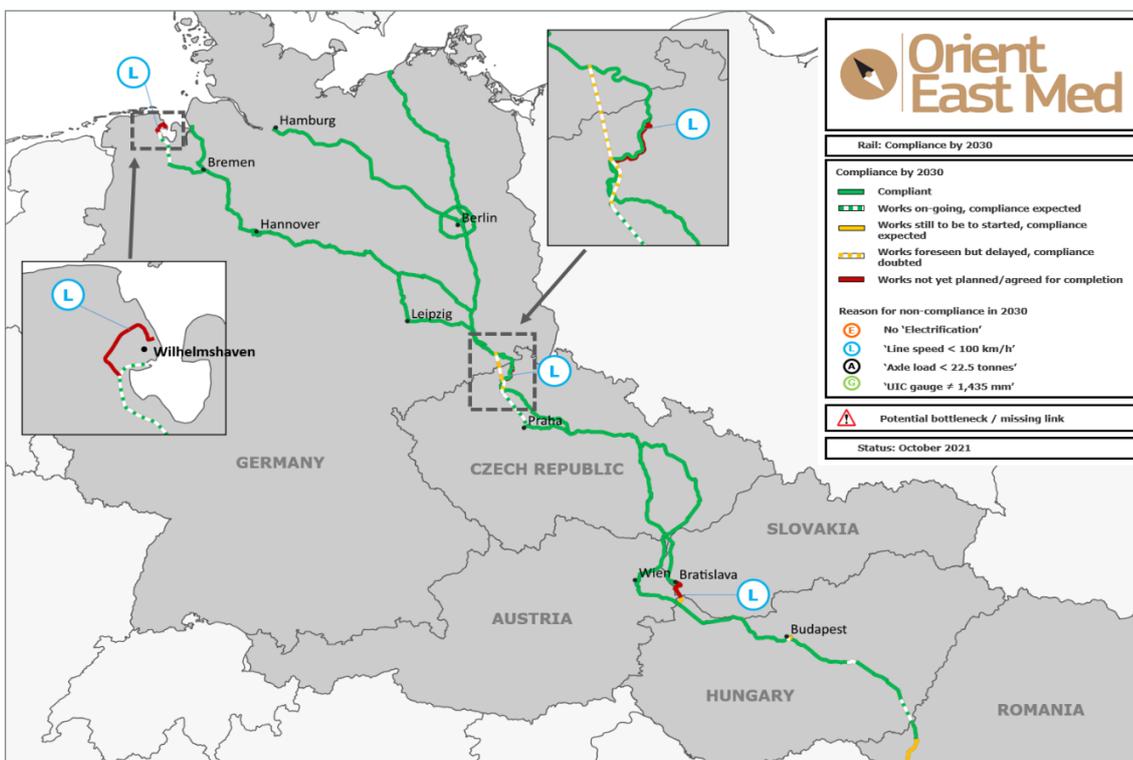


Abbildung 1: Darstellung des bestehenden Engpasses im Schienengüterverkehr im Elbtal²

Nach Einschätzung der Europäischen Kommission ist in diesem Abschnitt bis 2030 mit einer weiteren Zunahme des Schienengüterverkehrs, um bis zu 80 % zu rechnen. Unterstützt wird dieser Wachstumstrend durch den anhaltenden Mangel an Lkw-Fahrern in Europa sowie allgemeine Bestrebungen, den Güterverkehr weiter auf die Schiene zu verlagern.

¹ vgl. Heldt, Petra: Infrastructure development and its effects on transport, demography, and employment: the example of a new rail line Dresden-Prague, in: Scholl, Bernd et. al (eds.): Spatial and transport infrastructure development in Europe: example of the Orient/East-Med Corridor, ARL science report no 12, Hannover 2019, S. 216

² vgl. Grosch, Mathieu: Overall considerations and the OEM Core Network Corridor. TEN-T Coordinators Hearing, European Parliament, Brüssel. 26. Februar 2018, https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/139309/Mathieu_Grosch.pdf (Zugriff am 15. März 2022)



Darüber hinaus ist mit der geplanten Modernisierung der Strecke zwischen Kolín und Ústí nad Labem, welche Bestandteil zweier wichtiger Schienengüterverkehrskorridore (RFC7 und RFC8) ist, eine weitere Zunahme des Schienenverkehrs (u.a. Automotive, Containerverkehre) zu erwarten.

Die Binnenschifffahrt bietet sich theoretisch als alternative Güterverkehrsoption an, wird aber aufgrund der Beschaffenheit und des Ausbauzustands der Elbe auf absehbare Zeit keine signifikante Kapazitätsentlastung ermöglichen.³

Nach Ansicht der Europäischen Kommission wird die erhebliche Zunahme des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2030 zu einem kritischen Kapazitätsengpass für den TEN-T Korridor Orient/East-Med im derzeitigen Streckenabschnitt entlang der Elbe führen (dieser Abschnitt wird auch in erheblichem Umfang für den Personenverkehr genutzt, doch wird hier nur ein geringes Wachstum erwartet).⁴

Sowohl die fehlenden Kapazitäten als auch die begrenzte Streckengeschwindigkeit werden als erhebliche Probleme für die Einhaltung der europäischen Zielsetzungen für den Schienenverkehr bis 2030 angesehen. Die Umweltbedingungen und die Topografie verhindern den weiteren Ausbau und machen die Beschleunigung dieses Streckenabschnitts unmöglich.⁵ Darüber hinaus wird die bestehende Bahnstrecke aufgrund ihrer Lage im Einzugsgebiet der Elbe stark von Hochwasserereignissen beeinflusst.

2.2. Die Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag

Die Neubaustrecke Dresden-Prag wird einen großen Beitrag zur Beseitigung des Kapazitätsengpasses auf dem bestehenden Abschnitt im Elbtal und damit auch zur Gesamtdurchlässigkeit und Leistungsfähigkeit des TEN-T Korridors Orient/East-Med für den künftigen Schienengüterverkehr leisten.

Das Gesamtprojekt umfasst die Realisierung einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke mit einer Länge von ca. 43 km zwischen Heidenau und Ústí nad Labem, einschließlich des Baus eines Basistunnels unter dem Erzgebirge mit einer Mindestlänge von 25 km, Brückenbauwerken und eines Überholbahnhofs. Die Anbindung an bestehende Bahnstrecken soll auf deutscher Seite im Bereich von Heidenau und auf tschechischer Seite im Bereich von Ústí nad Labem sichergestellt werden.

Die Entwurfsgeschwindigkeit wird bei einer maximalen Steigung von 12,5 % für den Personenverkehr 200 km/h und für den Güterverkehr 120 km/h betragen. Die Strecke wird außerdem mit dem Europäischen Zugsicherungssystem (European Train Control System, ETCS) ausgestattet.⁶

Das Raumordnungsverfahren wurde im Jahr 2020 abgeschlossen. Darin hat die Landesdirektion Sachsen bestätigt, dass zwei Trassenvarianten (eine Volltunnelvariante und eine teilweise oberirdische Variante) mit den Grundsätzen der Raumordnung vereinbar sind. Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin wird in der Vorplanungsphase beide Varianten mit verschiedenen Untervarianten untersuchen. Beide Varianten werden gleichwertig betrachtet, um eine für die Region akzeptable Lösung zu finden, die den Vorgaben und Kriterien des Bundes entspricht.

Eine Entscheidung über die Vorzugsvariante wird zum Ende der Vorplanungsphase im Jahr 2024 getroffen. Die Fertigstellung der Neubaustrecke ist nicht vor 2035 zu erwarten. Unabhängig von der Trassenvariante werden mit der Realisierung der neuen Bahnlinie folgende Zielsetzungen verfolgt⁷:

³ vgl. European Commission (ed.): Orient/East-Med Corridor. Core Network Corridor Study. Final Report, Brüssel 2014, S. 41

⁴ vgl. *ibid.*, S. 190

⁵ vgl. Deutsche Bahn AG (ed.): Neubaustrecke Dresden-Prag, <https://neubaustrecke-dresden-prag.de/en/> (Zugriff am 15. März 2022)

⁶ vgl. *ibid.*

⁷ vgl. Heldt, Petra, S. 217



- Deutliche Verkürzung der Reisezeit im Personenfernverkehr
- Signifikante Erhöhung der Kapazität für den Güterverkehr
- Verringerung der Lärmbelastung im Elbtal durch Verlagerung eines großen Teils der Güterzüge auf die Neubaustrecke
- Bereitstellung einer hochwassersicheren Verbindung zwischen Sachsen und der Tschechischen Republik

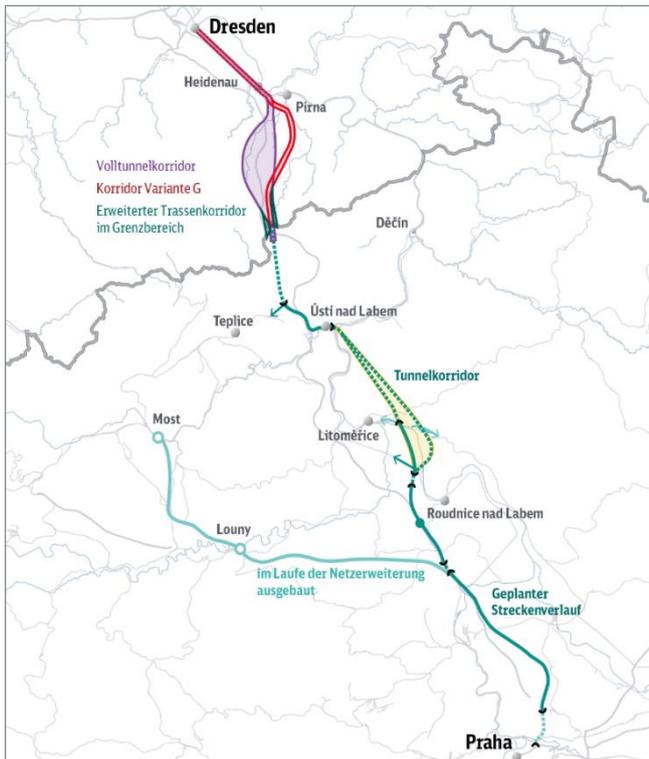


Abbildung 2: Möglicher Verlauf der Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens⁸

2.3. Mögliche Wirkungen und Perspektiven

Der Bau der Neubaustrecke Dresden-Prag wird große Auswirkungen auf die sächsisch-tschechische Grenzregion haben. Im Personenverkehr wird die Kapazität für Fernverkehrszüge verdoppelt (von acht auf 16 Züge je Richtung), während sich die Reisezeit zwischen Dresden und Prag halbiert (von mehr als zwei Stunden auf etwa eine Stunde).

Der Großteil der Güterzüge wird aus dem Elbtal auf die neue Strecke verlagert, und es verbleiben nur sehr lange oder schwere Züge im Elbtal. Außerdem können zusätzliche Verbindungen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr eingerichtet werden, die z. T. auch durch den Erzgebirgsbasistunnel verkehren.

Die Realisierung der Neubaustrecke wird eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr ermöglichen, zum Beispiel in Ústí nad Labem, wo der Bau der neuen Strecke auch die Verlegung und den Neubau des Hauptbahnhofs mit sich bringen wird. Aus Umweltsicht wird die neue Strecke die Lärm- und

⁸ ibid., https://neubaustrecke-dresden-prag.de/wp-content/uploads/2022/05/Dresden-Prag-Planungsbereich_mit-Dresden.png, (Zugriff am 15. März 2022)



Umweltbelastung im Elbtal und in der Sächsischen Schweiz, die nicht nur ein wichtiges Tourismusgebiet, sondern auch ein Nationalpark ist, erheblich verringern.⁹ Das Elbtal wird derzeit durch Schienenlärm entlang der bestehenden Bahnlinie stark belastet. Vor allem die sächsische Seite ist sehr eng und dicht besiedelt, und die Besiedlung reicht vielfach bis auf wenige Meter an die Bahnstrecke heran.

Der Erzgebirgsbasistunnel wird zu einer deutlichen Lärminderung führen. Weitere Entlastungen werden durch das Lärmsanierungskonzept der Deutschen Bahn erwartet. Im Durchschnitt soll der Schienenverkehrslärm um 10 Dezibel gesenkt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt die Deutsche Bahn AG auf ein übergreifendes Gesamtkonzept, das Maßnahmen am Streckennetz und an der Fahrzeugflotte umfasst.¹⁰

Aufgrund der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene wird sich die neue Bahnlinie auch auf den verkehrsbedingten Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen auswirken, sowohl aufgrund der kürzeren Bahnstrecke als auch infolge der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Die Änderungen werden sich jedoch hauptsächlich auf den Personen- und Güterfernverkehr auswirken. Für den regionalen Personenverkehr sind demgegenüber keine signifikanten Änderungen zu erwarten, da dieser weiterhin hauptsächlich auf der bestehenden Bahnstrecke abgewickelt wird.

Nach aktuellen Berechnungen werden im Personenfernverkehr pro Jahr rund 1.000 Tonnen und im Güterverkehr mehr als 20.000 Tonnen Treibhausgasemissionen eingespart. Im Bereich der Luftschadstoffe (SO₂, CO, NO_x und PM) beläuft sich die Reduktion auf 7,5 Tonnen pro Jahr im Personenfernverkehr und 57 Tonnen pro Jahr im Güterverkehr.¹¹

Durch mögliche Arbeitsmarkteffekte (z.B. verkürzte Reisezeiten für Pendler) und gewerbliche Ansiedlungseffekte (z.B. grenzüberschreitende Betriebsansiedlungen; bessere Erreichbarkeit von Güterverkehrszentren, Binnenhäfen und intermodalen Terminals für Unternehmen) wird die Neubaustrecke erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen auf die grenzüberschreitende Region haben. Dazu gehören ebenso erhebliche Auswirkungen im Bereich des Tourismus.

In diesem Zusammenhang setzt sich die DB Netz AG bereits während der Vorplanungsphase damit auseinander, wie die Neubaustrecke touristisch aufgewertet und eingebunden werden kann. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ist beispielsweise die Einrichtung eines Projektlehrpfades mit Informationstafeln im Gespräch, der in das bestehende Wanderwegenetz integriert werden soll.

Mit der Fertigstellung der Neubaustrecke wird vor allem der Tagestourismus vom Bau der neuen Bahnlinie profitieren. Bereits in den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass Dresden für Tagesausflüge von Touristen, die sich in Prag aufhalten, sehr attraktiv ist. Die verkürzte Reisezeit mit der Bahn kann diesen Entwicklungstrend weiter befördern. Umgekehrt ist mit einer steigenden Zahl von Reisenden aus Deutschland nach Tschechien zu rechnen.¹²

Weiteres Potenzial wird für Touristen erwartet, die in die Tourismusregionen der Böhmisches und der Sächsischen Schweiz reisen. Die Verlagerung eines Großteils der Güterzüge in den neuen Basistunnel wird die Lärmbelastung in den Hotels und touristischen Attraktionen entlang der Elbe deutlich reduzieren. Damit erweitern sich auch die Perspektiven für die touristische Vermarktung. Neben der Tourismusbranche werden vor allem aber auch die Anwohner, die derzeit vom Schienenlärm entlang der Bestandsstrecke betroffen sind, von der Lärmreduzierung profitieren.¹³

⁹ vgl. Heldt, Petra, S. 223

¹⁰ vgl. Deutsche Bahn AG (ed.): Noise control at Deutsche Bahn, <https://neubaustrecke-dresden-prag.de/en/noise-control-and-vibration/> (Zugriff am 15. März 2022)

¹¹ vgl. Heldt, Petra, S. 225

¹² vgl. *ibid.*

¹³ vgl. *ibid.*



3. CHANCEN FÜR DIE REGIONALE ENTWICKLUNG

Am Dialog zu den Chancen für die regionale Entwicklung waren im Rahmen verschiedener Veranstaltungen und Workshops regionale Akteure auf beiden Seiten der sächsischen und tschechischen Grenze beteiligt, u.a. der Infrastrukturbetreiber SŽ Správa železnic, Žesnad.cz / ČD Cargo, die tschechisch-sächsischen Binnenhäfen, die Jan-Evangelista-Purkyně-Universität in Ústí nad Labem, die Euroregion Elbe/Labe, die Industrie- und Handelskammer Dresden, die Regionalen Planungsverbände des Freistaats Sachsen und die Stadt Ústí nad Labem.

Generell wurde seitens der Beteiligten festgestellt, dass die Planung und der Bau der Neubaustrecke Dresden-Prag mit dem Erzgebirgsbasistunnel ein klares Bekenntnis für die Schiene sind. Ein grundlegender Ausbau der Elbe-Wasserstraße erscheint demgegenüber wenig wahrscheinlich, so dass hier eine grundlegende Weichenstellung erfolgt ist.

Hinsichtlich der Entwicklung des Tourismus wurde festgehalten, dass das Elbtal und die angrenzenden Tourismusregionen bereits jetzt intensiv touristisch genutzt werden. Insoweit besteht kein dringender Bedarf für eine weitere Intensivierung. Vielmehr wird die Förderung eines nachhaltigen Tourismus (und umweltfreundlicher Mobilitätsformen) als wichtig erachtet.

Hinsichtlich der weiteren Entwicklung künftiger Nutzungen rund um die Elbe-Wasserstraße wurde angeregt, die Anwendung der Prinzipien des „Gesamtkonzeptes Elbe“ auch für den grenzüberschreitenden Flussabschnitt zu diskutieren und zu prüfen (vgl. Deutsch-Tschechisches Abkommen über die Unterhaltung und Entwicklung der internationalen Binnenwasserstraße Elbe). So könnte es gelingen, verlässliche grenzüberschreitende Rahmenbedingungen für die Zukunft der Elbe-Wasserstraße herzustellen.

Insgesamt kristallisierten sich im Zuge der Diskussion folgende Arbeitsschwerpunkte heraus, die zukünftig gemeinsam weiterverfolgt werden sollen:

1) Wasserwege und Binnenhäfen

- Informationsaustausch über das „Gesamtkonzept Elbe“ und die Grundsätze für eine „behutsame Entwicklung und Pflege“ (z.B. im Rahmen gemeinsamer Veranstaltungen)
- Diskussion der Bedeutung der Elbe als (Güter-) Verkehrsweg zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und Ústí nad Labem
- Bewertung der Auswirkungen einer veränderten Nutzung der Elbe-Wasserstraße, z.B. hinsichtlich der Entwicklung der Binnenhäfen; konzeptionelle Diskussion von Schlussfolgerungen und Empfehlungen
- Erarbeitung von Konzepten zur weiteren Entwicklung der Binnenhäfen als multimodale Logistikstandorte, die die Vorteile von Binnenschiff, Schiene und Straße kombinieren
- Analyse des Zusammenwirkens der Kapazitäten der Binnenhäfen mit anderen Zugangspunkten zum Schienennetz (z.B. intermodale Terminals, neue/bestehende Gleisanschlüsse)

2) Nachhaltiger Tourismus

- Untersuchung von Möglichkeiten zur Stärkung grenzüberschreitender Strategien für nachhaltigen Tourismus im Elbtal
- Analyse von Potenzialen für eine nachhaltige Mobilität im Elbtal, z.B. durch bessere Koordinierung des öffentlichen Verkehrs, die Regulierung des motorisierten Individualverkehrs sowie die Förderung geteilter und emissionsfreier Mobilität
- Steuerung touristischer Besucherströme zur Entlastung touristischer „Hotspots“ und zur Aufwertung und Inwertsetzung dezentraler, lokaler Attraktionen



- Analyse von Nutzungsmöglichkeiten für eine verstärkte touristische Nutzung der Elbe nach den Grundsätzen der „behutsamen Entwicklung und Pflege“

Außerdem wurde angeregt, regelmäßige Veranstaltungen unter Beteiligung von Akteuren aller Ebenen in Sachsen und in der Region Ústí zum Stand der Planungen für die Neubaustrecke Dresden-Prag durchzuführen. Ziel ist es, aktuelle Informationen zu vermitteln, um frühzeitige Klärung von Missverständnissen zu ermöglichen, Unterstützer einzubinden und zu aktivieren sowie relevante Themen für begleitende Analysen und Studien zu identifizieren. Ein möglicher Ansatz könnten u.a. jährliche Veranstaltungen sein, die z.B. in Kombination mit Treffen des EVTZ als wichtigstem regionalem Multiplikator durchgeführt werden. Auch die vorhandenen sächsisch-tschechischen Arbeitsgruppen könnten ein Forum sein, um den Informationsaustausch zwischen den Akteuren weiter zu unterstützen.

Die Partner des Projektes CORCAP haben vereinbart, zu diesen Fragestellungen im Austausch zu bleiben und Initiativen für gemeinsame Projekte, in denen diese Themen weiterbearbeitet werden, zu unterstützen. Außerdem wollen sie ihre Netzwerke nutzen, um weitere Akteure und Stakeholder über die gemeinsame Initiative „Elbtal 2040“ zu unterrichten und sie zur Mitwirkung zu motivieren.



4. AUSBLICK - WEITERE ASPEKTE UND FRAGESTELLUNGEN

Im Zuge des grenzüberschreitenden Dialogprozesses wurden im Rahmen der Sitzung des Advisory Boards im September 2021 in Ústí nad Labem neben den möglichen zukünftigen Arbeitsschwerpunkten weitere Aspekte und Fragestellungen hervorgehoben, die nachfolgend dokumentiert werden:

- Entlang des bestehenden Schienenkorridors zwischen der Tschechischen Republik und Deutschland besteht kurzfristig ein großer Bedarf an Kapazitätserweiterungen. Der Güterverkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen, wobei die Automobilindustrie ein wichtiger Faktor ist. Da die Kapazitätsgrenzen erreicht sind, müssen für die Zeit bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke Dresden-Prag alternative Strecken und zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden. Außerdem ist der Ausbau von intermodalen Terminals erforderlich, um die zukünftige Kapazität der Neubaustrecke und des Erzgebirgsbasistunnels nutzen zu können.
- Wie auf sächsischer Seite ist auch auf tschechischer Seite der Elbe/Labe das Transportaufkommen in den letzten Jahren drastisch zurückgegangen. Die unzureichende Wassertiefe ist ein großes Hindernis für den (zukünftigen) Gütertransport auf der Wasserstraße. So würde beispielsweise der Bau eines neuen trimodalen Terminals in Ústí nad Labem eine erhebliche Vergrößerung der Wassertiefe und den Bau neuer Schleusen erfordern. Dabei ist derzeit nicht klar, welche Güterströme in einem trimodalen Terminal abgewickelt werden könnten.
- Mobilität ist ein sehr wichtiger Faktor für die künftige Entwicklung der deutsch-tschechischen Grenzregion, unter anderem (und insbesondere) im Bereich des Tourismus. Gleichzeitig muss darauf geachtet werden, dass die natürlichen Ressourcen nicht durch eine hohe Tourismusintensität beeinträchtigt werden.
- Die Zunahme der Lärmbelastung auf den Zulaufstrecken zum Erzgebirgsbasistunnel (v.a. durch eine deutlich erhöhte Anzahl von Güterzügen) kann nicht vernachlässigt werden.
- Es ist zu erwarten, dass die Stadt Ústí nad Labem erheblich von der Neubaustrecke profitieren wird. Der Planungsprozess für die neue Bahnlinie sollte von einer umfassenden Analyse der künftigen Verkehrsströme begleitet werden. Darüber hinaus ist eine intermodale Studie erforderlich, die sich mit den zukünftigen Zugverbindungen und der Anschlussfunktion des Eisenbahnknotens in Ústí nad Labem befasst. Es muss geklärt werden, wie der Verkehr in Zukunft durch Ústí nad Labem fließen wird und wie Güter transportiert und umgeschlagen werden können.
- Ein Schlüsselfaktor für den Erfolg der Neubaustrecke werden insoweit auch Entscheidungen sein, die in Ústí nad Labem getroffen werden - nur wenn insgesamt nachhaltige Verkehrslösungen gefunden werden, wird die neue Bahnlinie erfolgreich sein. Die Entwicklungsperspektiven der Stadt Děčín sollten ebenfalls berücksichtigt werden, z.B. durch die Gewährleistung eines effizienten Anschlusses an das Hochgeschwindigkeitsnetz.
- Eine mögliche Option zur Entlastung für den grenzüberschreitenden Güterverkehr könnte der zusätzliche Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindung über Zittau-Liberec sein.

Diese Aspekte und Fragestellungen können im Rahmen der weiteren grenzüberschreitenden Zusammenarbeit weiter vertieft und ausgearbeitet werden.